

Uma perspetiva histórica da área envolvente da Estação de Vigo-Urzaiz\*

Una perspectiva histórica del entorno de la Estación de Vigo-Urzaiz

A historical perspective of the surroundings of Vigo-Urzaiz Station

---

FERNANDA DE LIMA LOURENCETTI

Doutoranda - CIDEHUS

IIFA- Instituto de investigação e Formação Avançada

Universidade de Évora (Évora, Portugal)

[fernanda.delima@gmail.com](mailto:fernanda.delima@gmail.com)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-5649-8774>

Recibido/Received: 30-09-2019; Aceptado/Accepted: 27-02-2020

Cómo citar/How to cite: De Lima Lourencetti, Fernanda (2020): “Uma perspetiva histórica da área envolvente da Estação de Vigo-Urzaiz”, *Ciudades*, 23, pp. 223-238. DOI: <https://doi.org/10.24197/ciudades.23.2020.223-238>

Este artículo está sujeto a una licencia “[Creative Commons Atribución-No Comercial 4.0 Internacional](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/)” (CC BY-NC 4.0) / This article is under a “[Creative Commons License: Attribution-NonCommercial 4.0. International](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/)” (CC BY-NC 4.0)

**Resumo:** Com o objetivo de ampliar o conhecimento sobre a coexistência entre a ferrovia e a cidade, este artigo trata sobre a relação espacial entre a infraestrutura da Estação de Vigo-Urzaiz e as transformações da sua área envolvente. Trata-se do resgate de uma memória através da análise de informações bibliográficas, cartográficas e documentais para um maior conhecimento sobre a consolidação do tecido urbano da zona leste da cidade de Vigo.

**Palavras chave:** Vigo; ferrovia; história; urbanismo.

**Resumen:** Con el fin de ampliar el conocimiento sobre la coexistencia entre el ferrocarril y la ciudad, este artículo aborda la relación espacial entre la infraestructura de la estación de Vigo-Urzaiz y las transformaciones de sus alrededores. Se trata del rescate de una memoria mediante el análisis de informaciones bibliográficas, cartográficas y documentales para un mejor conocimiento sobre la consolidación del tejido urbano del lado este de la ciudad de Vigo.

**Palabras clave:** Vigo; ferrocarril; historia; urbanismo.

**Abstract:** In order to increase knowledge about the coexistence between the railway and the city, this article is about the spatial relationship between the infrastructure of Vigo-Urzaiz Station and the transformations of its surrounding area. This retrieves the heritage through the analysis of bibliographic, cartographic and documentary information for greater knowledge about the consolidation of the urban grid of the east side of Vigo.

\*Este artigo foi financiado por fundos nacionais da FCT (UIDB/00057/2020) e do Programa Doutoral HERITAS (HERITAS\_PD\_FCT\_BD\_2019).

**Keywords:** Vigo; railway; history; urbanism.

---

Desde meados do século XIX, a relação ferrovia-cidade atrai a atenção de geógrafos, historiadores, engenheiros e urbanistas, entre outros especialistas, que proporcionam estudos cada vez mais pormenorizados sobre os impactos do caminho de ferro. Ao longo dos anos, a aplicação de novas metodologias de análise e processamento de dados fomentou o aparecimento de grupos de investigação que fazem uso da história e das humanidades digitais para criarem novas bases empíricas que permitam análises comparativas. A necessidade de ampliar os conhecimentos neste campo de estudo está vinculada com as variantes da interação entre a ferrovia e a cidade.

Em 1867, Ildefonso Cerdá já apresentava relações entre o caminho de ferro e o pensamento urbanístico através de teorias gerais e planos urbanos para Barcelona. As mudanças sociais, económicas, tecnológicas e do próprio uso da ferrovia enquadraram a sua implantação em vários conceitos e princípios urbanos elaborados entre os séculos XIX e XX. Entre estes planos podem ser citados: a cidade salubre de Richardson (1875), a qual apresentava uma ferrovia subterrânea; a cidade-jardim de Howard (1898), com a ferrovia implantada nos limites urbanos; a cidade linear de Arturo Soria y Mata (1892), com os carris no eixo central da urbe e a cidade industrial de Tony Garnier (1919), a qual apresenta a ferrovia no subterrâneo, próxima, mas fora do traçado urbano, com uma estação intermodal. Estas teorias impunham um local específico para a implantação do caminho de ferro, visionando e considerando possíveis impactos desta infraestrutura nas cidades.

Estudos mais contemporâneos vêm confirmando alguns dos impactos visionados pelos teóricos do final do século XIX. Luis Santos y Ganges (2007), Magda Aguilar Pinheiro (2008) e Horacio Capel (2011), buscaram estreitar a relação ferrovia-cidade com um maior conhecimento de causa, fazendo uso de exemplos já existentes no contexto espanhol, português e de rede, respetivamente. Alvarez-Palau (2016), ao analisar os impactos do sistema ferroviário no contexto urbano europeu, destaca a perda da permeabilidade de algumas vias, a expropriação de terrenos, a atração de serviços, o melhoramento da acessibilidade à estação no âmbito regional, a criação de novas centralidades urbanas, a atração de novas áreas residenciais, a implantação de atividades industriais, a subordinação da expansão urbana ao caminho de ferro, a suburbanização, a contaminação ambiental e acústica e a criação de uma barreira espacial.

O livro *La electricidad en las redes ferroviarias y la vida urbana: Europa y América (Siglos XIX-XX)* e o artigo de M<sup>a</sup> Pilar González Yanci (2006), mostram que, a partir da metade do século XX, as novas tecnologias, nomeadamente a eletrificação e os comboios de alta velocidade, foram capazes

de ocasionar novas alterações na gestão urbanística. Face ao constante desafio de integrar o caminho de ferro no traçado urbano, Francisco Pérez Fernández (1994: 81) indica a modificação “maximalista” como a solução mais utilizada pelas cidades espanholas neste século. Esta estratégia assenta na construção de um contorno ferroviário fora do meio urbano ou no soterramento do caminho de ferro.

Tendo a área envolvente da Estação de Vigo-Urzaiz sofrido alterações desde o momento da sua instalação até à sua atualidade, com base numa perspetiva histórica, este artigo tem como objetivo gerar um contributo para estudos desenvolvidos no âmbito da perceção sobre o avanço da relação ferrovia-cidade. Sendo assim, apesar de existirem duas estações ferroviárias em Vigo, a análise focar-se-á na área envolvente da primeira infraestrutura, sendo este um exemplo capaz de evidenciar os desafios atravessados por várias cidades ferroviárias que procuram adaptar a sua antiga infraestrutura ao longo dos anos. Para tal, serão apresentados estudos urbanísticos através da análise de projetos, informes e documentos municipais obtidos no Arquivo Municipal de Vigo, no Arquivo Deputación Provincial de Pontevedra e no Arquivo Histórico Provincial de Pontevedra.

## 1. O CONTEXTO DA IMPLANTAÇÃO DO CAMINHO DE FERRO

Nas décadas anteriores à implantação do caminho de ferro, a cidade de Vigo teve um crescimento populacional considerável, dobrando entre 1842 e 1877<sup>1</sup>. De acordo com Jaime Garrido Rodríguez (1995: 162), as principais causas deste aumento foram a construção de uma via que conectou Vigo com Madrid e a edificação do prédio de quarentena S. Simón. Assim, a cidade recebeu novos edifícios dentro das suas muralhas, teve algumas das suas vias reconfiguradas e passou a ser necessária uma maior ocupação territorial extramuros. Com o intuito de facilitar este alargamento do tecido urbano, em 1861 o Ayuntamiento de Vigo conseguiu uma licença para demolir as suas antigas muralhas (Garrido Rodríguez, 1995: 164).

Tendo uma economia vinculada principalmente ao mercado marítimo, a cidade passou a ser desenvolvida para leste do Monte de Castro, onde a topografia era menos acidentada e a ocupação territorial já vinha sendo estabelecida ao longo da Praia do Arenal. Atender às necessidades deste mercado foi um dos principais motivos para o interesse na implantação do caminho de ferro. No entanto, como veremos, apesar da estação de comboios ter sido implantada nesta mesma zona, devido à “dificultad orográfica y la falta de un acuerdo sobre la futura ubicación del puerto comercial de Vigo”, o seu edifício não foi implantado numa área de fácil

---

<sup>1</sup> O censo populacional de Vigo pode ser encontrado no Instituto Nacional de Estadística (INE), disponível em: <https://www.ine.es/dyngs/INEbase/listaoperaciones.htm> (data de acesso: 26-09-2019).

conexão com o Arenal, “mediante un desnivel de más de doce metros con respecto a la calle Urzaiz y la Vía Norte” (Colsa Lloreda, 2010: 36).

A primeira Ordem Real relativa ao planeamento do caminho de ferro em Vigo data de 14 de janeiro de 1857, mas a aprovação do seu primeiro trecho ferroviário, que ligaria Vigo a Monforte, ocorreu três anos depois, em 1860, pela Ordem Real de 28 de outubro, juntamente com os estudos do trecho Ourense-Vigo desenvolvidos por Francisco Javier Boguerín y Acedillo<sup>2</sup> (Garrido Rodríguez & Iglesias Veiga, 2000: 157-158). Antes da construção desta linha, em 1878, pela empresa catalã Ferrocarriles de Medina del Campo a Zamora (MZOV), a sua concessão passou pelas mãos de diversos atores, nomeadamente Manuel Mollinedo (1861), Juan Flórez (1863) e da Compañía de Ferrocarril de Medina do Campo a Zamora e Ourense a Vigo (Garrido Rodríguez & Iglesias Veiga, 2000: 159). Por motivos de dificuldades técnicas e económicas a linha atingiu a cidade de Ourense só em 1881, chegando a Monforte apenas em 1885:

“En 1880 se inicia una etapa de una gran actividad urbanizadora derivada en gran medida de las expectativas derivadas del comienzo del funcionamiento del ferrocarril en 1876 lo que permitía pensar en un rápido crecimiento de la ciudad, la línea Vigo-Ourense se inauguró el 18 de junio de 1881, completándose la de Vigo-Pontevedra el 30 de junio de 1884.” (Leboreiro, 2000: 51).

Em 7 de fevereiro do mesmo ano da construção do caminho de ferro, o Ayuntamiento de Vigo aprovou a elaboração do primeiro Plan General da cidade (Garrido Rodríguez, 1995: 175). Desenvolvido por Manuel Fernández Soler, este plano urbanístico deu continuidade à consolidação territorial a leste da antiga muralha da cidade, próximo à Praia do Arenal, priorizando a finalização do Camino de Circunvalação (atual Av. García Barbón). No que se refere à infraestrutura ferroviária, o engenheiro propôs um maior desenvolvimento da sua área envolvente através de uma ligação direta entre o Caminho de Circunvalação e a estação de comboios (onde hoje passa a Rua de Alfonso XIII) e o alargamento de algumas das vias adjacentes. Uma estratégia de ocupação também presente no Proyecto de reforma y ensanche (1907) de Ramiro Pascual Lorenzo, que considerou a Gran Vía o novo caminho de circunvalação. Com 35 metros, esta via teve o seu início em Urzaiz, passando pelo Monte de Castro indo até o bairro de Coia, unindo também a Estação Vigo-Urzaiz ao porto (Lloreda, 2010: 68).

“Ó chega-lo ferrocarril créanse a Xunta de Obras do Porto, a Cámara de Comercio, a Caixa de Aforros Municipal, ábrese a Ponte Internacional de Tui, hai un certo florecemento industrial non centrado exclusivamente nas conservas e o salgado,

---

<sup>2</sup> Reconhecido pela exatidão técnica e realce de suas obras, ele foi premiado na Exposição Universal de Paris de 1867 com o projeto desenvolvido para o caminho de ferro entre Cádiz e Gibraltar (Colsa Lloreda, 2010: 36).

enpezan masivamente as ambiciosas construccions civís e a apertura de grandes vías.” (González Martín, 1991: 22).

Apesar dos desníveis topográficos, a localização do caminho de ferro, a sua proximidade com a zona portuária e a conexão que ele estabeleceu entre a cidade, o interior de Espanha e Portugal, tornaram-se alguns dos motivos da valorização económica das áreas envolventes da sua infraestrutura, impulsionando a criação de diversos serviços urbanos, nomeadamente a do primeiro hospital da cidade (1896), do Corpo de Bombeiros Voluntários (1895), do primeiro projeto de abastecimento de água (1889) e do crescimento da área do turismo, além de terem sido concedidas em 1880 “41 licencias municipais de obras, ó ano seguinte foron 17, en 1882 pasouse a 26, no 1883 nova subida ata 43” (González Martín, 1991: 23). Desta forma, mesmo tendo sido planeada fora do traçado urbano da época, no ano em que a construção da estação de comboios foi concluída, a cidade já havia englobado a sua área adjacente, tendo as últimas casas sido construídas a uma distância de 500 metros dos carris (Garrido Rodríguez, 1992: 92).

Este complexo ferroviário foi constituído por uma estação de passageiros, uma administração, a residência do chefe da estação, plataformas cobertas e descobertas, docas para o embarque de gado, armazéns, oficinas e três vias férreas. Com um estilo arquitetónico academicista, o edifício principal da estação foi desenvolvido como terminal, com uma planta de formato em U, constituída por um corpo central de dois andares (20x15m) e dois corpos laterais térreos (80x10 m cada), totalizando uma fachada principal de 40 metros de extensão.

“Poca es la longitud que la vía ocupa en este Distrito municipal pero la circunstancia de hallarse extendida la población del Arenal por una parte, y la del Calvario Sta. Cristina de Lavadores en la carretera de Villacastín por la otra, hace que tres caminos de servicio público hayan cruzado este trayecto, cuyos caminos además de ser los más cortos entre dos partes pobladas, facilitan el servicio de las diseminadas casas y aldeas, así como a las fincas rústicas de su trayecto.”<sup>3</sup>

Como descreve a citação acima, o eixo deste complexo ferroviário foi orientado na direção das principais entradas do núcleo urbano, nomeadamente a Rua de Castilla (atual Rua de Urzaiz) e a Rua de Pontevedra (atual Rua de Policarpo Sanz e García Barbón). Alguns anos mais tarde, seria ainda construído um ramal portuário onde hoje se encontra a Rua de Colón. Esta conexão foi implantada dentro da principal área de expansão urbana da época. A aprovação da sua construção foi solicitada pelo Congresso dos Senhores Deputados, concedida em 1886 e assinada pelo Sr. Dr. Ramon Carreras Iragorri. Esta iniciativa influenciou algumas questões urbanas, nomeadamente a

---

<sup>3</sup> Arquivo Municipal de Vigo, “Término Municipal de Vigo. Año de 1876, Obras Públicas”, assinado pelo Chefe de Obras J. Arroyo.

solicitação de uma remodelação da praça existente em frente da estação de comboios, realizada em 1892.

Como veremos, seguindo o modelo de implantação que Rafael Alcaide González (2005: 2) descreveu em estudos sobre Barcelona como o que “más podía adecuarse a las necesidades territoriales del ferrocarril”, por estar fora do tecido urbano consolidado, a infraestrutura ferroviária que acompanhou a Estação Vigo-Urzaiz ocasionou “adaptações” territoriais ao longo de toda a sua história. Estas transformações foram tentativas de manter a harmonia entre o complexo ferroviário e a dinâmica urbana, uma relação complexa que tende a modificar com o passar do tempo, seguindo as necessidades geradas pelas transformações da sociedade.

Sendo assim, foi como um centro de convergência de acessos que a Estação Vigo-Urzaiz conquistou a sua centralidade urbana, transformando uma área pouco habitada numa região de grande valor económico. O caminho de ferro foi responsável por parte da atração de um crescimento urbano que, como veremos através das estratégias planeadas pela companhia ferroviária nos projetos da sua instalação, não conseguiu dar respostas imediatas às problemáticas emergentes. Com efeito, o espaço intraurbano de Vigo sofreu alterações ao longo dos anos e os caminhos e acessos da cidade deixaram de ser considerados os únicos influenciados pela passagem dos carris.

## **2. AS TRANSFORMAÇÕES URBANAS DA ÁREA ENVOLVENTE**

Retomando o padrão já identificado, a primeira estação de caminhos de ferro de Vigo estava fora da grelha urbana consolidada, com cerca de 1 km de carris dentro dos limites municipais e com uma altitude de 43 metros em relação ao nível do mar. A localização exata pode ser encontrada no Arquivo Municipal de Vigo, num informe relativo ao “Expediente de servidumbres públicas y provadas correspondiente al término Municipal de Vigo”, datado de 14 de abril de 1877. Tal documento apresenta a seguinte descrição:

“El trayecto de ferrocarril que cruza el término jurisdiccional de Vigo, mide escasamente un kilómetro, y en esta corta longitud tres son los caminos interrumpidos, del Roupeiro [Del Pito], de Canadelo y del Pino; y todos tres parten de la playa, atraviesan el camino de circunvalación y van a desembocar en la carretera general de Villacastin a Vigo. Prestando servicio a los caseríos comprendidos dentro de la zona que limita por un lado la extensa calle del Arenal, y por otro la carretera general”

Com uma data anterior, foi encontrado também no Arquivo Municipal de Vigo um plano para a área intercetada pelos carris. Trata-se do “Testimonio de proyecto de servidumbres. Camino Municipal de Vigo – Año 1876”, o qual contém a discriminação das vias que sofreriam interferências com a construção do caminho de ferro. Neste mesmo documento existe uma tabela onde foram

organizadas e analisadas todas as vias. Para uma melhor compreensão e futuras análises, referimos aqui algumas das suas informações:

<p>◦ Vía del Pito</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Punto en que cortan la vía: Cruza el camino de ingreso 90 metros antes de la estación de Vigo.</li> <li>- Pueblos ó caserios a que prestan servicio: Caserios de las Barcias y varias propiedades; Casa del Sr. Grairada y varias propiedades.</li> <li>- Relacion de las alteraciones de que son susceptibles: Ningunas.</li> <li>- Observaciones: Hallandose este camino 90 metros antes de la estación, cruzando solo el camino de conduce a esta desde la carretera, puede quedar sin alteración alguna.</li> </ul>
<p>◦ Camino de Canadelo</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Punto en que cortan la vía: A 439 metros de la estación.</li> <li>- Pueblos ó caserios a que prestan servicio: Aldea de Canadelo.</li> <li>- Relacion de las alteraciones de que son susceptibles: Conviene suprimir el cruce por la vía por hallarse este paso en la esplanada de maniobras, facilitando el paso de a pié por fuera de la valla de recinto.</li> <li>- Observaciones: Siendo pocas las casas de labranza que hay la aldea de Canadelo y jente jornalera en su mayor parte, partiendo desde el pié de la misma el camino del Pino, pueden con el solo rodea de 200 metros servirse de cuanto a la parte de Lavadores puedan precisar.</li> </ul>
<p>◦ Vía del Pino</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Punto en que cortan la vía: A 850 metros de la estación.</li> <li>-Pueblos ó caserios a que prestan servicio: Disemina das casas de S. Lorenzo y Pino.</li> <li>- Relacion de las alteraciones de que son susceptibles: Conciene habilitar este camino por debajo del viaducto de S. Lorenzo, y para ello existe la necesidad de indemnizar un trozo de camino de servicio particular de D. Isidro Novoa entre el mencionado viaducto y el encuentro del camino de Montecelo y Rio Barreiro.</li> <li>- Observaciones: con la habitación de este camino pueden quedar convenientemente servidas todas las atenciones que comprende esta localidad.</li> </ul>

Tabela 1. Descrição da situação das vias intercetadas pelo caminho de ferro antes da sua instalação. Fonte: Arquivo Municipal de Vigo, “Testimonio de proyecto de servidumbres. Camino Municipal de Vigo – Año 1876”.

Além das vias mais influenciadas pela passagem da linha ferroviária, a tabela indica a origem dos transeuntes de tais caminhos. No mesmo documento podemos encontrar um mapa no qual consta apenas a infraestrutura ferroviária e a sua área envolvente. Na releitura deste documento (Figura 1) é possível identificar as vias que foram intercetadas pelo caminho de ferro e nota-se que, naquela altura, a zona não contava com um grande adensamento, existindo edifícios distribuídos de forma esparsa, contando aparentemente apenas com alguns pequenos núcleos mais próximos da área portuária. Na área intercetada pelo caminho de ferro estava situada a Aldea de Canadelo. Nos documentos ela foi dividida em Canadelo Alto (área ao sul do eixo ferroviário, num nível topográfico elevado) e Canadelo Baixo (área ao norte, na parte mais baixa do território). Tal implantação resultou em inúmeras discussões ao longo do período de construção da linha. Alguns habitantes, entre eles D. José Largo Valerial, tiveram o manancial de águas pluviais das suas

terras interrompido, perdendo assim o reservatório de água que servia as suas propriedades. Este inconveniente foi ocasionado pela construção de duas sarjetas entre o limite da propriedade da Companhia Ferroviária e das terras dos seus vizinhos, fazendo com que a água passasse a escoar, evitando assim o seu armazenamento.

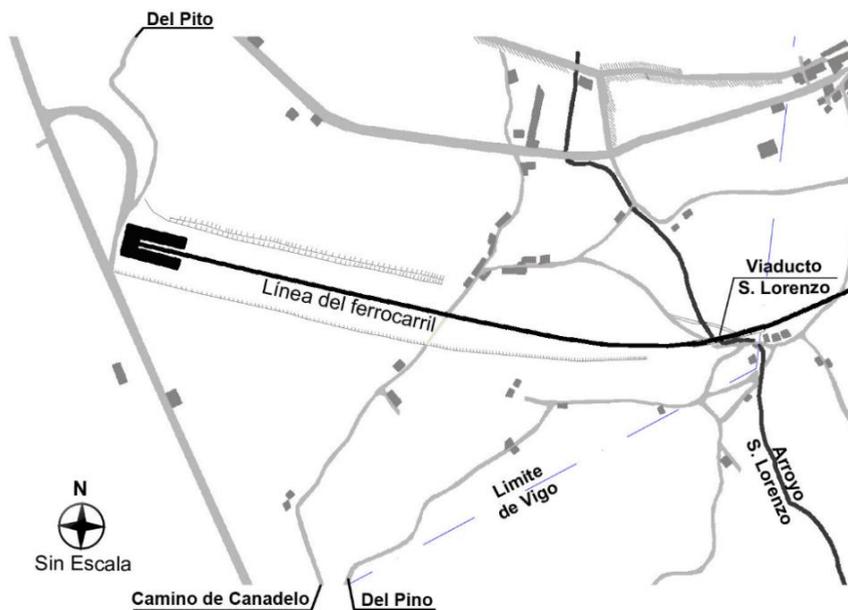


Figura 1. Implantação da Estação de Vigo-Urzaiz no Projeto de Servidão de 1877. Fonte: Arquivo Histórico Provincial de Pontevedra, “Projecto de Servidumbres correspondientes al término municipal de Vigo de 1877”. Adaptação elaborada pelo autor (2019).

Como exposto na tabela já mencionada, os planos produzidos pela Compañía de Ferrocarril de Medina do Campo a Zamora e Ourense a Vigo consideraram as vias Del Pito, Camino de Canadelo e Del Pino, para viabilizar a construção do caminho de ferro.

### 1.1. Vía del Pito

Este caminho encontra-se ao norte do eixo ferroviário (Figura 1), conectando a estação ao porto: “Hallándose este camino 90 metros antes de la Estación cruzando solo el Camino que conduce a esta desde la carretera, puede quedar sin alteración alguna.”<sup>4</sup>

<sup>4</sup> Arquivo Municipal de Vigo, “Término Municipal de Vigo. Año de 1876, Obras Públicas”, assinado pelo Chefe de Obras J. Arroyo.

Apesar da sua proximidade com o caminho de ferro, tal via não foi intercetada pela sua infraestrutura, o que deixou a companhia ferroviária livre de qualquer responsabilidade sobre ela. Na tabela do “Testimonio de proyecto de servidumbres. Camino Municipal de Vigo – Año 1876” consta o termo “nenhuma”, na lacuna destinada à relação de possíveis alterações desta via. No entanto, por se transformar na via de acesso àquele que viria a ser o caminho de entrada da estação de comboios, a sua condição mudou.

Foram dois os documentos encontrados que expuseram a nova situação da via. O primeiro, submetido pela companhia ferroviária em 4 de abril de 1876, encontrado no Arquivo Histórico Provincial de Pontevedra, é um memorial que contém uma solicitação para ser executada uma grande reforma na via de entrada da estação, a qual conectava a Carretera de Villacastín à Vigo ao edifício. Em momento algum o nome da via é citado, mas, levando em consideração o Mapa 01, Del Pito é a única que se enquadra na descrição dada. Outro documento que nos levou à mesma conclusão foi encontrado no Archivo Deputación Provincial de Pontevedra, assinado pelo Engenheiro Chefe de Caminhos Provinciais<sup>5</sup>. Nele, o engenheiro reporta ao Governador Civil uma solicitação baseada na melhoria de uma via com a mesma descrição encontrada no memorial, acompanhada por um rascunho e por um relato no qual o Engenheiro se limitou a “manifestar que la citada via de servicio público no está incluida en el plan aprobado de los caminos provinciales y que por lo tanto no se halla á carga de esta dependencia su conservacion”<sup>6</sup>.

Esta via ainda foi alvo de outras discussões. Em 1901, o Diretor de Obras Municipais elaborou um Expediente<sup>7</sup> direcionado à Comissão de Obras sobre a construção de uma rua que conectasse a Rua de Angel Urzaiz à Rua Del Pito e a necessidade de construir um muro de arrimo para tal obra. Como resposta, em 1902<sup>8</sup>, a Comissão de Obras expôs que o Ayuntamiento seria responsável pela abertura da rua, enquanto a Compañía de Ferrocarril de Medina do Campo a Zamora e Ourense a Vigo seria responsável pela execução deste muro de contenção, adicionando à proposta o levantamento de um outro próximo ao pátio de passageiros, localizado em frente à estação de comboios, deixando-o também a cargo da companhia (Figura 2).

Como complemento desta proposta, foi ainda assinado um convénio<sup>9</sup> entre o Ayuntamiento de Vigo e a Companhia Ferroviária, no qual ficou estipulado que o

---

<sup>5</sup> Archivo Deputación Provincial de Pontevedra, Comision Provincial de Pontevedra, Caminho nº 46, Pontevedra, 4 de setembro de 1879.

<sup>6</sup> Ibidem.

<sup>7</sup> Arquivo Municipal de Vigo, Alcaldía Constitucional de Vigo, nº 1.088, 15 de agosto de 1901.

<sup>8</sup> Arquivo Municipal de Vigo, Compañía de Ferrocarril de Medina do Campo a Zamora e Ourense a Vigo, Explotación nº 120-A, Alcaldía de Vigo, nº 735, 20 de abril de 1902.

<sup>9</sup> Arquivo Municipal de Vigo, “Convénio assinado pelo representante da Prefeitura de Vigo, Don Fernando Conde Dominguez e pelo Delegado da Comissão Executiva do Conselho Administrativo da

muro de contenção de Del Pito deveria ser construído em pedra, de maneira a que o Ayuntamiento pudesse instalar um corrimão em ferro, revestido com cimento Portland rugoso na face voltada para a dita rua.

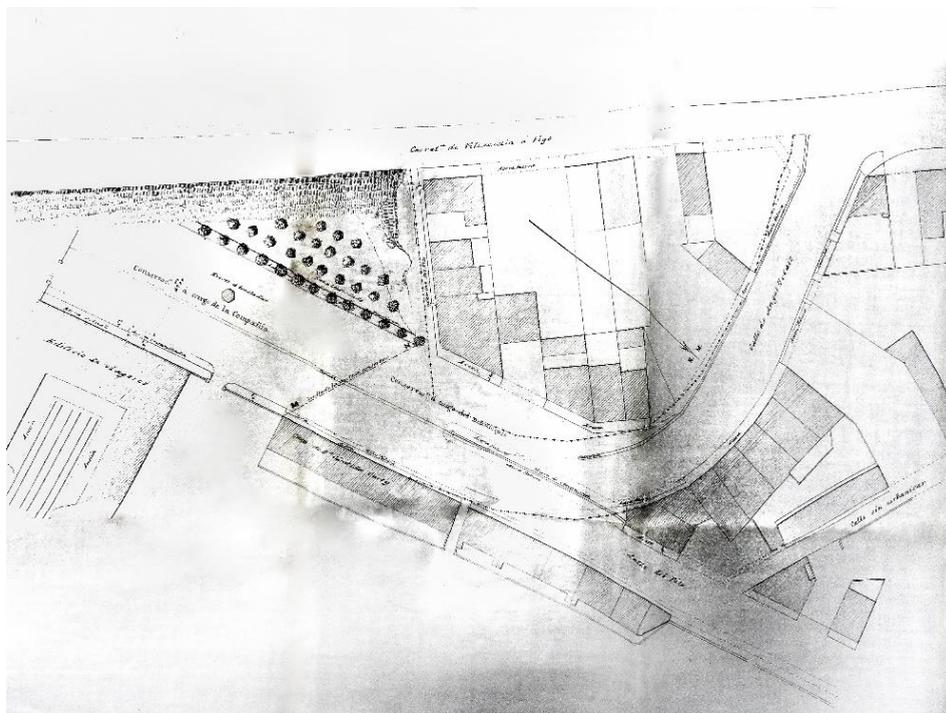


Figura 2. Projeto de urbanização do caminho da entrada do pátio de passageiros da Estação de Comboios de Vigo. Fonte: Arquivo Municipal de Vigo, “Proyecto de urbanización del camino de ingreso del patio de viajeros de la Estación de Vigo – Plano”.

## 1.2. Caminos de Canadelo e del Pino

Estas vias serão analisadas em paralelo porque foi prevista a sua junção. O Camino de Canadelo (Figura 1) parece ter sido a via de maior influência na região, pois era o principal caminho de conexão entre a parte alta e a parte baixa da Aldea de Canadelo. A solução dada inicialmente para tal fragmentação foi a supressão desta via, “incorporándolo con el inmediato siguiente Del Pino, a cuyo efecto se practicará por izquierda y derecha de la vía”.<sup>10</sup> Para tal, Canadelo Alto seria

Compañía de Ferrocarril de Medina do Campo a Zamora e Ourense a Vigo”, Don Meliton Cenaarro, 19 de maio de 1902.

<sup>10</sup> Arquivo Municipal de Vigo, “Término Municipal de Vigo. Año de 1876, Obras Públicas”, assinado pelo Chefe de Obras J. Arroyo.

conectado com a parte inferior de Canadelo por baixo do Viaduto de S. Lorenzo<sup>11</sup>, dando continuidade ao camino del Pino. Em paralelo, Canadelo Baixo seria conectado com a Carretera de Villacastín a Vigo (via que passava em frente ao pátio da estação de comboios).

Inicialmente, os planos dos novos caminhos consideravam apenas a passagem de pedestres, fazendo com que eles contornassem a área ocupada pelos carris. Tal iniciativa foi questionada de imediato, devido à necessidade de existirem passagens para os meios de transporte agrícolas. Sendo assim, foi exigido que os projetos contemplassem o recebimento do fluxo de vários tipos de meios de transporte. Entretanto, os desvios exigidos parecem não ter sido construídos, pois foram encontrados documentos posteriores que requisitavam a modificação destas vias, nomeadamente uma Sessão emitida pela Comissão de Obras em 23 de julho de 1923, encontrada no Arquivo Municipal de Vigo, assinada por Modesto Martínez. Nela consta a expropriação necessária para a execução das obras, o aumento da distância a ser percorrida pelos usuários do antigo Camino de Canadelo (passando de 90 para 1800 metros) e as dificuldades técnicas encontradas para ser feita a conexão entre esta via e o Viaduto de S. Lorenzo, causadas pelo desnível topográfico de 20 metros dentro de uma distância em comprimento de apenas 100 metros como justificações para tal requisição.

Juntamente com estes entraves, o projeto de um caminho de ferro que descesse até ao porto, aprovado em 1877, dificultou ainda mais a conexão entre Canadelo Baixo e a Carretera de Villacastín à Vigo, diminuindo de 3 para 1,50 metros. As solicitações para ser feita uma revisão do antigo projeto originaram a paralisação das obras ferroviárias. Ao longo dos anos e após as imensas intervenções relacionadas com esta ambiciosa conexão entre a estação de comboios e a zona portuária, a ineficiência de tal troço resultou na sua supressão e na construção de uma segunda estação de comboios: a Estação Vigo-Guixar em 1943.

Na tentativa de resolver a fragmentação do Camino de Canadelo, a Compañía de los Ferro-carriles de Medina del Campo á Zamora y de Orense á Vigo propôs a construção de uma passagem elevada que cruzasse os carris, dando a responsabilidade da sua construção para o município, que não aceitou a proposta. Um documento assinado pelo Engenheiro Chefe das Linhas de Galícia, em 13 de novembro de 1935<sup>12</sup>, levou-nos a deduzir que, enquanto as discussões ocorriam, os pedestres faziam uso de uma passagem de nível. Devido à extinção de uma guarita de controlo que existia neste percurso, o documento permitiu o seu uso até 1934.

Por fim, com a alienação das vias aqui apresentadas, a Estação de Vigo-Urzaiz foi incorporada pelo tecido urbano. A partir de 1937, D. Manuel de Cominges y Tapias iniciou estudos urbanos dando continuidade aos planos elaborados por Ramiro Pascual, mencionado anteriormente. A aplicação do seu

---

<sup>11</sup> A urbanização da área do Viaduto de S. Lorenzo ocupou solo da propriedade de D. Isodoro Novoa, tal situação foi resolvida a partir do pagamento de indenizações para o proprietário.

<sup>12</sup> Arquivo Municipal de Vigo, Ayuntamiento de Vigo, nº 3812, 15 de novembro de 1935.

projeto teve início em 1943, tendo maior destaque a reurbanização entre a Gran Vía e a Traviesas. Em 1945, o engenheiro José Enrique Paz Maroto ficou responsável por estudar estas áreas, dando origem aos projetos de alienação, nos quais constava a construção de um túnel ferroviário que atravessasse a cidade, substituindo a estação terminal por uma estação de passagem e construindo uma nova estação ferroviária na zona do Arenal (onde foi construída a estação provisória de Vigo-Guixar). Parte do plano elaborado para a zona da Rua Venezuela e parte do plano voltado para a Rosalía de Castro foram as únicas alienações que acabaram por se materializar (Colsa Lloreda, 2010: 85).

De acordo com Barreiro Somoza (1999: 905), a partir de 1947, a área da Estação de Vigo-Urzaiz recebeu uma concessão para abrigar a Zona Franca da cidade, contribuindo para a conformação inicial do Distrito Central de Comercio y Negocios. Leboreiro Amaro (2000: 111) aponta que a construção da já citada Estação Vigo-Guixar foi um dos elementos propulsores da nova caracterização do envolvente urbano da primeira estação de Vigo, causando a sua revalorização imobiliária, reforçando a sua centralidade e atraindo a construção de empreendimentos comerciais, hotéis e solares.

### **3. A ÁREA ENVOLVENTE E A SEGUNDA ESTAÇÃO DE VIGO-URZAIZ**

Apesar das obras de eletrificação da linha Vigo-Ourense terem sido iniciadas em 1978 (Rodríguez Bugarín, 2015: 9), o que levou à construção do novo edifício da Estação de Vigo-Urzaiz, foram as modificações exigidas pelo Plan General de Ordenación Urbana que, de acordo com uma carta datada de 5 de agosto de 1981<sup>13</sup>, exigiu uma “calificación residencial” em grande parte dos terrenos pertencentes à RENFE.

Apesar da sua substituição, não podemos ignorar a importância do antigo edifício da estação como património histórico, que chegou a ser o único exemplar sobrevivente dos primeiros projetos arquitetónicos das estações ferroviárias espanholas na Galícia (Barreiro Somoza, 1999: 903), mesmo tendo sofrido algumas alterações ao longo dos anos. Houve uma primeira proposta de demolição feita pela RENFE e pelo Ayuntamiento de Vigo, para que fossem libertados terrenos para a construção de uma praça, mas por fim, ela foi executada atrás do dito monumento e a estação foi declarada como Bem de Interesse Cultural pela Resolução de 6 de outubro de 1990 (Colsa Lloreda, 2010: 38).

Por alguns anos, a antiga estação foi usada como edifício dos correios, até que em 1996 a RENFE disponibilizou o edifício para o Ayuntamiento de Vigo que, juntamente com a Universidade de Vigo, desenvolveu estudos de conservação e reutilização da estação de comboios, propondo um uso cultural com a criação da Fundación Universidade de Vigo. Entretanto, em 1998 este projeto foi arquivado (Barreiro Somoza, 1999: 903-904). Em 2001, mesmo depois do esforço para

---

<sup>13</sup> Arquivo Deputación Provincial de Pontevedra, Carta, 1981.

manter este património histórico em uso, o edifício foi desmontado (Aguila Madrazo, 2006: 76) e as suas partes foram levadas para a estação de Redondela. Assim, em paralelo à criação do novo edifício da Estação de Vigo-Urzaiz, a área ocupada pelo caminho de ferro passou por uma reestruturação, resultando numa redução da área ocupacional na zona urbana.

2º - Según se desprende de dicho Proyecto, el Plan General vigente, califica los terrenos donde se ubica la actual Estación con las normativas 1-“A” y 1- “B” (Edificación cerrada residencial) y 13- “A” (Zona Verde) de Uso Público.<sup>14</sup>

Para além da transformação da área ferroviária em zona residencial, a sua melhoria no traçado urbano deveria considerar o nível da Vía Norte como a altura máxima para todos os seus equipamentos, podendo ultrapassar apenas elementos como torres de elevadores ou pontos de luz, para que assim a vista para o mar fosse preservada, reduzindo o impacto visual da infraestrutura na paisagem urbana. Durante o período de elaboração do projeto, além desta observação, o “Informe sobre el Expediente de Modificación del Plan General del Suelo Ferroviario y Estación de Viajeros” (1981)<sup>15</sup> apresenta outros pontos relativos à posição e ao envolvente da infraestrutura, tais como: a previsão da localização de uma Estação Intermodal, soluções para o acesso dos passageiros, a criação de uma barreira física separando a circulação de veículos e pedestres na Autopista del Atlántico e a definição das ruas Lepanto e Alfonso XIII como as vias de acesso à estação. O projeto elaborado pela RENFE foi aprovado em outubro de 1981.

No “Plan de Infraestructuras 2000-2007” foi prevista a criação de uma rede ferroviária de Alta Velocidade. Para receber tal modernização, os carris vinculados à Estação de Vigo-Urzaiz foram desnivelados em cerca de 15 metros em relação ao seu nível anterior, o que resultou na necessidade de construir uma área subterrânea na estação. Em 2011 (Rodríguez Bugarín, 2015: 16), as antigas vias e instalações foram retiradas e demolidas, todo o serviço ferroviário foi direcionado para a estação provisória de Vigo-Guixar. Devido a estas mudanças, tornou-se necessária a elaboração de um novo projeto para a Estação de Vigo-Urzaiz. O novo edifício foi inaugurado em 2015, com um carácter multifuncional.

Atualmente, de acordo com alguns periódicos galegos (nomeadamente Galicia Press e Faro de Vigo) os terrenos que envolvem a estação sob análise sofrerão intervenções na tentativa de “humanizar” os espaços que fazem parte do território ocupado pela ferrovia, mas que atualmente se encontram em desuso. A constante reorganização das áreas envolventes do caminho de ferro,

<sup>14</sup> Arquivo Deputación Provincial de Pontevedra, “Informe-Propuesta: Aprobación Inicial de la Modificación del Plan General de Ordenación Urbana en Suelo Ferroviario”, 1981.

<sup>15</sup> Arquivo Deputación Provincial de Pontevedra.

reforça a necessidade de dar continuidade às discussões e ao aprofundamento de reflexões sobre os impactos ferroviários no tecido urbano.

### CONSIDERAÇÕES FINAIS

O que de início parecia influenciar apenas algumas vias, levou à expansão e ao adensamento de uma área antes quase desocupada do município de Vigo. Em paralelo aos estudos que têm vindo a explorar a influência dos espaços ferroviários nas cidades, Vigo-Urzaiz parece não fugir à regra. Impactos como o efeito barreira, o poder do caminho de ferro em atrair a expansão urbana, a centralização de serviços e o aumento do valor económico dos seus terrenos adjacentes, encontram-se presentes nas várias adaptações da organização territorial da cidade. Como um elemento estruturador na gestão urbanística da zona leste de Vigo, o caminho de ferro fomentou o aumento populacional e a consolidação do tecido urbano da sua área envolvente. No decorrer das análises, fica patente que as primeiras estratégias urbanas planeadas pela companhia ferroviária acabaram por ser abarcadas pelo crescimento da urbe e que a elaboração das transformações urbanas mostra uma constante atenção à integração dos terrenos da ferrovia no tecido urbano ao longo dos anos.

Focando-nos na incidência de apenas parte da rede ferroviária existente no meio urbano de Vigo, conseguimos ilustrar uma reorganização territorial desde o momento da sua implantação até às aplicações dos seus projetos de modernização, reutilização e re-estruturação. A constante repercussão do sistema ferroviário nas transformações urbanas mantém o efeito de condicionante espacial desta infraestrutura na sua área envolvente, acompanhando as modificações da sociedade. Assim, o funcionamento de uma infraestrutura deste porte acaba por exigir a elaboração constante de intervenções urbanísticas. Portanto, para ampliar a compreensão sobre a dinâmica espacial entre os complexos ferroviários e o tecido urbano, é necessário delinear as transformações territoriais que ocorreram na zona de passagem dos carris desde a sua implantação até hoje, para fomentar a projeção de estratégias e planos urbanos plausíveis à variabilidade da sua condição espacial. O caminho de ferro é uma área de alto potencial de transformação e adaptação às novas necessidades e tecnologias, pelo que estas leituras representam um contributo importante na busca por estabelecimentos de melhores diálogos entre esta infraestrutura e o desenvolvimento urbano.

### BIBLIOGRAFIA

Aguila Madrazo, Juan (2006), *O ferrocarril Ourense-Vigo: Historia, cronoloxía, documentos e conexións*, Pontevedra, Edicións do Cumio.

Alvarez-Palau, Eduard J. (2016), “Ferrocarril y sistema de ciudades. Integración e impacto de las redes ferroviarias en el contexto urbano europeo”, em *Biblio 3W – Revista*

*Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, vol. XXI, nº 1.169. Disponível em: <https://revistes.ub.edu/index.php/b3w/article/view/26358> (data de acesso: 10-01-2020).

- Barreiro Somoza, José (1999), “Las estaciones del ferrocarril en la configuración de la temprana morfología urbana de la ciudad de Vigo”, em Vidal Olivares, Javier; Muñoz Rubio, Miguel & Sanz Fernández, Jesús -coords.- *Siglo y medio del ferrocarril en España, 1848-1998: Economía, industria y sociedad*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, pp. 903-916.
- Capel, Horacio (2011), *Los ferro-carriles en la ciudad. Rede técnicas y configuración del espacio urbano*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- Capel, Horacio; Casal, Vicente & Cuéllar, Domingo (2012), *La electricidad en las redes ferroviarias y la vida urbana: Europa y América (Siglos XIX-XX)*, Madrid, Fundación de Los Ferrocarriles Españoles.
- Cerdá, Ildefonso (1867), *Teoría General de la Urbanización y aplicación de sus principios y doctrinas á la Reforma y Ensanche de Barcelona*, Madrid, Imprenta Española.
- Colsa Lloreda, Ángel (2010), *Los ingenieros de Caminos, Canales y Puertos en Vigo*, Vigo, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Galicia.
- Garnier, Tony (1919), *Une cité industrielle, étude pour la construction des villes*, Lyon, Baise et Goutagny.
- Garrido Rodríguez, Jaime (1992), *Vigo, la ciudad que se perdió. Arquitectura desaparecida, arquitectura no realizada*, Pontevedra, Deputación Provincial de Pontevedra.
- Garrido Rodríguez, Jaime (1995), “Manuel Fernández Soler autor del primer Plan General de Vigo”, em *Boletín del Instituto de Estudios Vigueses*, nº 1, pp. 159-190.
- Garrido Rodríguez, Xaime & Iglesias Veiga, Xosé Ramón (2000), *Vigo. Arquitectura Urbana. Tomo I*, Vigo, Fundação Caixagalicia e Departamento de Patrimonio Histórico Concello de Vigo.
- González Martín, Xerardo (1991), *Vigo no espelho dos nosos avós: do ferrocarril (1863) os primeiros tranvías (1914)*, Vigo, Xerais de Galicia Crónica.
- González Yanci, M<sup>a</sup> Pilar (2006), “La incidencia del ferrocarril en la evolución urbana de Madrid. Historia y presente. La creación de nuevo tejido urbano y espacios de la relación. Paralelismo con las ciudades de la primera Línea de Alta Velocidad, em *IV Congreso Historia Ferroviaria*, setembro de 2006. Disponível em: <http://www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/Malaga2006/comunicaciones.asp#> (data de acesso: 10-01-2020).

- Howard, Ebenezer (1898), *To-morrow: A Peaceful Path to Real Reform*, Londres, Swan Sonnenschein & Co.
- Leboreiro Amaro, María A. (2000), *Vigo Puerto y Destino. Atlas Urbanístico de Vigo*, Vigo, Colegio Oficial de Arquitectos de Galicia Fundación Provigo.
- Pérez Fernández, Francisco (1994), “La integración del ferrocarril en la ciudad”, em *Revista de Obras Públicas*, nº 3.331, pp. 79-89.
- Pinheiro, Magda (2008), *Cidades e caminho-de-ferro*, Lisboa, Centro de Estudos de História Comtemporânea Portuguesa - CEHC.
- Richardson, Benjamin Ward (1875), *Hygeia – a city of health*, Londres, Royal College of Physicians of London.
- Rodríguez Bugarín, Miguel (2015), *Informe sobre las modificaciones propuestas en la línea ferroviaria Vigo-Guillarei*. Universidade da Coruña, Disponível em: <https://www.eixoatlantico.com/pt/listado-publicaciones/1779-informe-sobre-las-modificaciones-propuestas-en-la-linea-ferroviaria-vigo-guillarei> (data de acceso: 10-01-2020).
- Santos y Ganges, Luis (2007), *Urbanismo y ferrocarril. La construcción del espacio ferroviario en las ciudades medias españolas*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Disponível em: <https://iuu.uva.es/publicaciones/otras-publicaciones/urbanismo-ferrocarril-la-construccion-del-espacio-ferroviario-las-ciudades-medias-espanolas/> (data de acceso: 10-01-2020).
- Soria y Mata, Arturo (1892), *Ferrocarril tranvía de circunvalación de Madrid a Canillas, Hortaleza, Fuencarral, Vicálvaro, Vallecas, Villaverde, Carabanchel y Pozuelo: datos y noticias referentes a su construcción y explotación*, Madrid, Est. Tipográfico Sucesores de Rivadeneyra.
- Vilà Valentí, J (1989), *La Península Ibérica*, Barcelona, Ariel Geografía.